

Materiál na rokovanie
Mestského zastupiteľstva
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa **26. 04. 2018**

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018

Predkladateľ:

JUDr. Ivo Nesrovnal, v. r.
primátor

Zodpovedný:

RNDr. Želmíra Greifová, v. r.
vedúca oddelenia stratégie a projektov

Spracovateľ:

Mgr. Andrej Martinka, v. r.
oddelenie stratégie a projektov

Materiál obsahuje:

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa s uznesením MsR
3. Vlastný materiál
4. Výpis zo záznamu rokovania Komisie dopravy a informačných systémov zo dňa 16. 04. 2018

apríl 2018

Návrh uznesenia

Mestské zastupiteľstvo hlavného mesta SR Bratislavy po prerokovaní materiálu

schvaľuje

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018, ktorý obsahuje aktualizované priority v oblasti cyklistickej a pešej dopravy

Dôvodová správa

Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy boli schválené ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 dňa 25.9.2014. Toto uznesie žiada primátora hlavného mesta SR Bratislava vypracovať dokument rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý bude obsahovať aktualizované Priority v oblasti cyklodopravy a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok

MsZ dňa 31.3.2016 prijalo a vzalo na vedomie Územný generel dopravy (ÚGD), ktorý sa stal základným územnoplánovacím podkladom zhládiska dopravy pre Hlavné mesto SR Bratislava. Akčný plán bol vypracovaný v nadväznosti vzhľadom na výstupy z ÚGD, čo sa týka rozvoja cyklistickej a pešej dopravy.

Pred spracovaním ÚGD slúžil ako základ rozvoja cyklistickej a pešej dopravy ÚPN, ktorý obsahuje hlavné cyklistické koridory Bratislavy a Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktoré aktualizujú sieť hlavných cyklotrás v ÚPN.

Materiál aktualizovalo Oddelenie stratégie a projektov na základe informácií od GIB, pričom aktualizácia bola spracovaná na základe doručených vyjadrení orgánov dotknutých v jednotlivých konaniach.

Zaslané vyjadrenia boli vyhodnotené a zapracované do materiálu. Prevažnú časť pripomienok poslal Krajský dopravný inšpektorát v Bratislave. Formálne úpravy textu boli plne zapracované do materiálu. Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktoré nie sú definované v koncepcii rozvoja cyklistickej a pešej dopravy v zmysle ÚPN hl. m. SR Bratislavy navrhujeme riešiť v zmysle ÚGD hl. m. SR Bratislavy.

Uznesením Mestskej rady hlavného mesta SR Bratislavy č. 644/2018 zo dňa 12. 04. 2018 Mestská rada hlavného mesta SR Bratislavy odporúča Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy prerokovať Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018.

Vlastný materiál

V prílohe.

AKČNÝ PLÁN

ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

PRE ROK 2018



Bratislava, január 2018

OBSAH

1.	Zhrnutie	4
2.	Príprava akčného plánu	5
2.1	Organizačné zabezpečenie.....	5
2.1.1	Cyklistická doprava	5
2.1.2	Pešia doprava.....	6
A.	Cyklistická doprava	7
3.	Súvislosti a priority	7
3.1	Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni Slovenskej republiky	7
3.2	Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni mesta	7
3.2.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta	7
3.2.2	Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, r. 2007, v znení zmien a doplnkov (Ďalej len ÚPN)	9
3.2.3	Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, 2015	9
3.3	Technické normy a legislatíva	11
4.	Východisková situácia.....	18
4.1	Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry	18
4.2	Zhrnutie výsledkov	20
5.	Úseky cyklotrás a PD realizované v roku 2016 a v roku 2017	22
6.	Vízia a cieľ	24
7.	Finančný plán	31
7.1	Predpokladaná finančná náročnosť plánovaných cyklotrás	31
7.2	Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing	32
7.3	Inštalácia cyklosčítačov	32
8.	Návrh opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy	33
B.	Pešia doprava	35
9.	Východiskový stav	35
9.1	Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta	35
9.2	Územný generel dopravy	36
10.	Opravy chodníkov roku 2017	39
11.	Finančný plán pre rok 2018	39
12.	Návrh opatrení pre rozvoj pešej dopravy	39
13.	Použitá literatúra	41
Príloha č.1	Návrh zmien pre územný plán v oblasti cyklodopravy	42
Príloha č.2	Mapa hlavných cyklotrás Bratislavy (ÚGD)	46
Príloha č.3	Úseky realizované v roku 2016 a v roku 2017	49
Príloha č.4	Úseky plánované na realizáciu pre rok 2018	50

Úvod

Bratislavská cyklistická doprava

Systém cyklistickej dopravy musí byť pre používateľov prehľadný, atraktívny, bezbariérový a časovo výhodný.

Pre cyklistickú dopravu platí rovnaké pravidlo ako pre pešiu dopravu a to, že mesto ktoré je priateľské voči cyklistickej doprave je mesto, v ktorom je dostatok priestoru, málo hluku, vyššia kvalita ovzdušia a zdravší obyvatelia, čo v konečnom dôsledku prospieva k lepšiemu potenciálu pre ekonomický rozvoj.

Cieľom rozvoja cyklistickej dopravy v roku 2018 je začať budovať spojitú sieť cyklotrás pre rýchle, priame a bezpečné cyklospojenie s najdôležitejšími cieľovými stanicami v Bratislave a jej okolí.

Pre kvalitný a rýchly rozvoj cyklistickej dopravy je potrebné skombinovať viaceré druhy dopravy, najmä kombinácia koľajových vozidiel s diaľkovou mestskou dopravou.

Pri všetkých projektoch cyklotrás je potrebné vyhľadávať pre cyklistov čo najkratšie trasy ktoré by boli vyčlenené v dopravnom koridore dostatočným priestorom na ich pohyb. Pre efektívny rozvoj cyklistickej dopravy je potrebné uprednostniť priestor pre cyklistov často aj pred ostatnými druhmi dopravy, a to aj za cenu vyšších nákladov.

Pre správne navrhnutie a určenie polohy cyklotrasy je v prvom rade potrebné si zmapovať zóny v ktorých môžeme cyklistov viesť spoločne s automobilmi na cestách a zóny kde je potrebné vybudovať stavebne oddelenú trasu pre cyklistov.

Bratislava nemá úplne ideálne podmienky pre cyklistickú dopravu (rozľahlosť, priestorová členitosť) ako majú iné mestá, napr. Budapešť, Praha, Viedeň.

V Bratislave môžeme nájsť pomerne vyťažené cyklotrasy, ktoré cyklisti využívajú na každodenný presun do zamestnania, alebo výlety.

V Decembri 2017 boli odovzdané jednotlivé štúdie, projektové dokumentácie spolu s vyjadreniami dotknutých orgánov, ktoré Hlavné mesto SR Bratislava obstaralo v minulom roku. Na základe vyjadrení aktualizujeme Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy na rok 2018, tak aby ciele a vízie boli realizovateľné v roku 2018.

1. Zhrnutie

Akčný plán cyklistickej a pešej dopravy Hlavného mesta SR Bratislavy je ucelený koncepčný strategický dokument, ktorý definuje konkrétne aktivity mesta zamerané na rozvoj nemotorovej dopravy ako aj časový harmonogram ich odporúčanej realizácie. Spracovaný bol v nadväznosti na schválené strategické dokumenty mesta a Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike z roku 2013 [9]. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi na národnej úrovni sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách.

Cyklistická doprava je jedným zo spôsobov ako ponúknuť obyvateľom Bratislavy alternatívu voči individuálnej automobilovej doprave, ale zároveň je to aj forma zdravého životného štýlu. Cestovanie bicyklom je lacnejšie a zdravšie. Na základe meraní je bicykel vo všeobecnosti v (aj v Bratislave) najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti t.j. 2-5 km. Bicykel má oveľa menšie priestorové nároky v porovnaní s inými druhmi dopravy a zároveň pomáha riešiť problémy s parkovaním. Bicykel ako dopravný prostriedok je finančne dostupný širokým vrstvám spoločnosti.[1]

Výhodou Bratislavy je, že väčšina jej územia je rovinatá. Napriek týmto ideálnym topografickým podmienkam Bratislavy tu väčšine obyvateľov chýba kultúra každodenného využívania bicykla na cesty po meste. Jedným z hlavných dôvodov nízkeho záujmu o cyklistickú dopravu je predovšetkým absolútny nedostatok bezpečnej cyklistickej infraštruktúry. [3]

Pešia doprava je najprirodzenejší spôsob dopravy v meste. Napriek tomu, že tvorí v meste významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce, nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor. Zároveň v meste existuje množstvo bariér, ktoré tento druh dopravy komplikujú (zvlášť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu alebo so zdravotným postihnutím).[3]

Východiskom pre spracovanie Akčného plánu bola celková vízia mesta zadefinovaná ako Bratislava – živé a zdravé mesto v nadväznosti na strategické koncepcie mesta Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 – 2020 [2] a Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, 2015 (ďalej len ÚGD) [3].

V prvej fáze spracovania Akčného plánu – východiskovej situácii cyklistickej dopravy boli zdokumentované a kvantifikované cyklotrasy v rámci územia hlavného mesta SR Bratislavy z hľadiska ich počtu, rozloženia, kvality a využitia. Ako podklad pre tieto analýzy bol použitý Passport cyklistických trás na území hl. mesta SR Bratislavy a Územný generel dopravy. Z vykonaných analýz je zrejmé, že v oblasti cyklistickej dopravy v Bratislave chýba dostatočná sieť cyklistických trás, hlavne mestského charakteru.

V druhej fáze spracovania akčného plánu – východiskovej situácii pešej dopravy bol analyzovaný stav pešej dopravy. Ako podklad pre tieto analýzy bol použitý Územný generel

dopravy. Napriek tomu, že pešia doprava tvorí významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce, nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor.

Navrhnuté ciele a opatrenia Akčného plánu zvyrazňujú funkciu mesta definovanú v koncepcii SMART CITY [10] zameranú najmä na „zvýšenie kvality života v meste v kontexte udržateľnosti prírodných zdrojov, zelených riešení spojených s inteligentnou energetickou infraštruktúrou.“

Realizáciou celého súboru navrhovaných opatrení v rámci vízie Bratislava – živé a zdravé mesto by sa mal zvýšiť podiel nemotorovej dopravy (pešej a cyklistickej), podiel verejnej dopravy a znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25 % v roku 2030 a menej ako 20 % v roku 2040.

2. Príprava akčného plánu

Potreba vypracovať Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy, ktorý bude obsahovať aktualizované Priority v oblasti cyklodopravy a Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy vychádza z dokumentu **Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy** schváleného ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25.9.2014.

2.1 Organizačné zabezpečenie

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy je predkladaný každoročne ako návrh priorít v oblasti cyklistickej a pešej dopravy na konkrétny kalendárny rok. Vypracovanie materiálu zabezpečuje Oddelenie stratégie a projektov a prebieha v nasledujúcich etapách:

- Analýza strategických dokumentov mesta z pohľadu nemotorovej dopravy
- Analýza priorít/realizovaných úsekov za rok 2016, 2017
- Definovanie prioritných úsekov pre rok 2018
- Vypracovanie materiálu
- Predloženie materiálu do gesčnej Komisie dopravy a informačných systémov
- Predloženie materiálu do MsR a MsZ.

2.1.1 Cyklistická doprava

Od roku 2016 zastrešuje koordináciu rozvoja cyklistickej dopravy Oddelenie stratégie a projektov. Referát stratégií zabezpečuje koncepčnú a koordinačnú činnosť v danej oblasti.

Správa telovýchovných a rekreačných zariadení hlavného mesta SR Bratislavy (STARZ) zabezpečoval v minulosti výstavbu cyklotrás, ktoré mali prevažne rekreačný/cykloturistický charakter. Na riešenie cyklistickej infraštruktúry ako súčasť dopravy, napr. vstupovaním do veľkých dopravných uzlov nemá organizačné zabezpečenie. Od roku 2017 preberal zodpovednosť za spracovanie projektovej dokumentácie a realizáciu nových úsekov cyklistickej infraštruktúry Generálny investor Bratislavy (GIB). GIB je mestská investorská a inžinierska organizácia Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, zriadená hlavným mestom na prípravu a realizáciu stavieb zaradených do rozpočtu na príslušný kalendárny rok.

Zodpovednosť za údržbu a opravu existujúcej cyklistickej infraštruktúry naďalej zabezpečuje STARZ.

2.1.2 Pešia doprava

Oddelenie správy komunikácií (OVS) magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy zabezpečuje správu a údržbu už existujúcich chodníkov a priechodov pre chodcov. V rámci opráv zabezpečuje debarierizáciu existujúcich priechodov len v prípade, že sa nejedná o zásadnú stavebnú úpravu, ktorá by si vyžadovala vypracovanie projektovej dokumentácie a povolenie ohlásenia drobnej stavby.

V prípade potreby väčších stavebných zásahov zasiela Oddelenie správy komunikácií požiadavku na zaradenie stavebnej úpravy do plánu investícií Oddeleniu stavebných činností (OSČ) magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy. OSČ v závislosti na pridelenom rozpočte realizuje stavebné úpravy prostredníctvom Generálneho investora Bratislavy.

A. Cyklistická doprava

3. Súvislosti a priority

3.1 Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni Slovenskej republiky

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike, bola schválená Vládou Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 7. mája 2013 uznesením č. 223/2013. Schválením stratégie a jej uplatnením v praxi sa nastavili systémové kroky postupného uplatňovania aktivít cyklistov v širokom rozsahu tak, ako je to zvykom v ostatných vyspelých krajinách. **Víziou tohto dokumentu v súlade s národnou cyklostratégiou je:**

- uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky v súlade so záujmom o trvalo udržateľný rozvoj mobility a o zvyšovanie celkovej kvality života obyvateľstva,
- postupne dosiahnuť efektívne začlenenie cyklistickej dopravy do dopravných systémov, čo povedie k redukcii negatívnych dôsledkov automobilovej dopravy a k celkovému zlepšeniu životného prostredia,
- cyklistická doprava sa môže aj na Slovensku stať dôležitým prvkom trvalo udržateľného rozvoja mobility,
- výrazné posilnenie cykloturistiky ako dôležitého segmentu cestovného ruchu s veľkým potenciálom najmä pre vidiecke oblasti, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti [9].

3.2 Deklarácia politickej vôle rozvoja cyklodopravy na úrovni mesta

3.2.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta

Cyklistickú dopravu je potrebné vnímať aj z kľúčového strategického materiálu mesta: Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta (PHSR), ktorý bol prijatý v roku 2010¹.

V rámci PHSR bola zadefinovaná priorita E IV: Cyklistická doprava nasledovne:
„Mesto bude iniciovať v spolupráci Bratislavským samosprávnym krajom aby sa zaktualizovala koncepciu cyklodopravy v Bratislave z hľadiska napojenia na cyklotrasy v regióne a širšom okolí. Navrhne cyklotrasy a cyklistické chodníky na území hlavného mesta s cieľom napojenia na regionálnu sieť v kompetencii BSK tak aby sa zabezpečilo čo najbezkolíznejšiu cyklistickú dopravu a zároveň bude riešiť infraštruktúru (napr. odstavné

¹ http://www.bratislava.sk/assets/File.ashx?id_org=700000&id_dokumenty=11025060

stojany pre bicykle, resp. parkoviská pre bicykle najmä na miestach s veľkou koncentráciou cyklistov, uzamknateľné a bezpečné odkladanie bicyklov, umiestnenie nosičov na bicykle v autobusoch, zariadenia pre údržbu a servis ako napríklad dofúknutie prázdneho kolesa, občerstvenie, požičovne bicyklov a pod.), keďže sa bude usilovať, aby doprava bicyklom odľahčila ostatné subsystémy dopravy v meste a stala sa alternatívou k motorickej doprave.“

Strategický cieľ E IV následne zadefinoval konkrétne opatrenia v ktorom sú definované jednotlivé opatrenia.

Opatrenia:

E.IV.a)

Aktualizácia koncepcie cyklistickej dopravy na území mesta, v nadväznosti na regionálne súvislosti, s dôrazom na komplexnosť riešení pre cyklistov a dopravnú funkciu cyklistiky (návrh cyklistických trás vrátane cyklociest, cyklopruhov, spoločného pohybu s ostatnou dopravou, sprevádzkovanie jednosmeriek), vrátane identifikácie problémov v legislatíve a návrhu zmien v prospech cyklistov, spracovanie územného generelu cyklistickej dopravy:

- i. aktualizácia koncepcie cyklistickej dopravy v spolupráci s Bratislavským samosprávnym krajom a ďalšími relevantnými partnermi;
- ii. spracovanie a schválenie územného generelu cyklistickej dopravy.

E.IV.b)

Postupná realizácia koncepcie rozvoja cyklodopravy:

- i. zabezpečenie finančných prostriedkov na realizáciu opatrení na rozvoj cyklistickej infraštruktúry;
- ii. realizácia opatrení.

E.IV.c)

Budovanie cyklistickej infraštruktúry (parkoviská pre bicykle na miestach s potenciálne veľkou koncentráciou cyklistov napr. školy, verejné inštitúcie, železničné a autobusové stanice, obchodné centrá, športové zariadenia a iné):

- i. identifikácia opatrení na budovanie cyklistickej infraštruktúry v spolupráci s relevantnými organizáciami;
- ii. príprava podrobného plánu realizácie opatrení vrátane finančného zabezpečenia;
- iii. postupná realizácia plánu.

Plnenie jednotlivých opatrení je odpočítované v každoročnej správe „Ročná správa o realizácii PHSR na roky 2010 – 2020 za rok 2016 a Aktualizácia akčných plánov PHSR na roky 2017 – 2019“.²

² <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/mestske-zastupitelstvo-hlavneho-mesta-sr-bratislavy-zasadnutie-09112017/bod-19/>

3.2.2 Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov (ďalej len ÚPN)

Textová časť ÚPN Bratislavy rozdeľuje cyklistické komunikácie na:

a) hlavné trasy

- vytvárajú systém medzinárodných, regionálnych a celomestských trás,
- prepájajú jednotlivé mestské časti a môžu byť súčasťou diaľkových a nadregionálnych trás,
- väzba na cykloturistické trasy v extraviláne mesta,
- „ich rozvoj a realizácia je v kompetencii hlavného mesta SR Bratislavy“.

b) vedľajšie trasy

- nadväzujú na hlavné trasy,
- vytvárajú základnú štruktúru cyklotrás v mestských častiach,
- väzba na cykloturistické trasy v extraviláne mesta,
- investične a realizačne zabezpečujú mestské časti Bratislavy.

c) doplnkové trasy

- nadväzujú na vedľajšie trasy,
- zabezpečujú prístup k miestnym objektom, školám, obchodom a pod.,
- realizáciu by mali zabezpečovať vlastníci objektov a areálov [2].

Riešenie cyklistickej dopravy je aktualizované v Územnom generely dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, ktorý aktualizuje trendy v oblasti nemotorovej dopravy, verejnej dopravy v resp. znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy. Pre rozvoj cyklistickej infraštruktúry Bratislavy je nevyhnutné aby analýzy a návrhové riešenia Územného generelu dopravy boli zapracované do ÚPN Bratislavy.

3.2.3 Územný generel dopravy hlavného mesta SR Bratislavy, 2015

V roku 2015 bol prijatý Územný generel dopravy mesta (UGD), ktorého cieľom spracovania je predovšetkým **aktualizácia výhľadových dopravných charakteristík, parametrov a služieb mesta s ich priemetom do reálneho návrhu riešenia.**

Úlohou ÚGD BA je zdefinovanie podmieňujúcej regulácie prípadného ďalšieho územného rozvoja mesta z hľadiska dopravnej vybavenosti a obslužnosti. Sleduje tiež aktualizáciu prognózy dopravy, ktorá bude základným podkladom pre návrhovú časť jednotlivých dopravných subsystémov. Cieľom ÚGD BA je tiež systematizovať problematiku dopravy vo vzťahu k súvisiacim právnym predpisom, vo vzťahu k aktuálnym celoštátnym, regionálnym a medzinárodným koncepciám rozvoja dopravy a najnovším trendom v danej oblasti s prihliadnutím na potreby a potenciál mesta Bratislavy. [3]

V ÚGD si Bratislava definuje nasledujúce ciele, ktoré sú definované ako Ciele a zásady rozvoja dopravy:

Vízia: Bratislava - živé a zdravé mesto

- Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy (pešo a na bicykli), podiel verejnej dopravy a znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25% v roku 2030 a menej ako 20% v roku 2040.
- Redukovať dĺžku ciest pri preprave osôb a počet ciest pri preprave tovaru a efektívne organizovať dopravu na báze inteligentných dopravných systémov.
- Humanizovať priestor a revitalizovať ulice pri rešpektovaní dostupnosti prepravy osôb a tovaru.
- Do roku 2030 znížiť používanie vozidiel na konvenčné palivá v mestskej doprave na polovicu; do roku 2050 ich postupne vyradiť z prevádzky v rámci mesta. Do roku 2040 zaistiť, aby 80 % dopravy, ktorá neprekračuje hranice mesta, bola doprava nízko emisná a znížiť emisie vozidiel, ktoré prekračujú hranice mesta, do roku 2030 o 10%.

Podrobné opatrenia a ciele aj s časovým harmonogramom sú bližšie definované ÚGD BA [3].

Pre správny návrh je potrebné definovať potreby širokého spektra obyvateľov mesta, ktorí sa pohybujú na bicykli, alebo by sa radi pohybovali. Návrh cyklotrás vychádza zo spracovaného Územného generelu. Nosným prvkom celého systému je systém hlavných dopravných ciest, ktorý spája hlavné oblasti obývania s najdôležitejšími cieľmi cestou najkratšou možnou cestou. Tieto trasy z väčšej časti využívajú systém zberných komunikácií v území. Sú to ulice, ktoré slúžia ako radiály mestskej dopravy. Jedná sa predovšetkým o najlogickejšie historické spojenie s priaznivými pozdĺžnymi profilmi, priamosť spojenia atď.

Jeho využitie pre cyklistov je obmedzené na absenciu opatrení na podporu bezpečnosti. Nie všetci cyklisti, či už používajú bicykel k doprave vo všedný deň, alebo na rekreáciu, sú ochotní jazdiť po frekventovaných mestských triedach. Preto je nutné v rámci dopravnej siete hľadať trasy vedúce po uliciach kde je ukladnená doprava, cyklotrasách, v parkoch atď. Tieto trasy však musia spĺňať rovnaké kritérium priamosti a plošné dostupnosti ako rýchle koridory.

Opatrenia na týchto trasách zahŕňajú predovšetkým:

- zavádzanie ukladnených Zón 30 bez ďalších nutných opatrení pre cyklistov
- vedenie po existujúcich cyklotrasách, účelových komunikáciách, vhodných cestách v parkoch atď.
- vedenie menej frekventovanými ulicami
- úprava ulíc / komunikácií - upokojujúce prvky (spomaľovacie prahy, šikany ...)
- prejazdy cyklistov v protismere jednosmerných komunikácií

Tieto opatrenia majú skôr plošný charakter umožňujúci upokojenie územia. Na úrovni mestskej časti je tento systém doplnený o prepojenie, ktoré zabezpečujú lokálne väzby v území. Okrem dopravných cyklo-koridorov zahŕňa sieť aj rekreačné koridory. Rekreačná sieť musí spájať oblasti bývania s atraktívnymi cieľmi v rámci mesta Bratislava aj jej okolia.

Celý systém trás musí spĺňať tieto základné podmienky:

- spojiť väčšej oblasti bývania s hlavnými cieľmi ako sú práca, škola, kultúra, šport, nákupné centrá a dopravné terminály
- spojiť mestskej časti navzájom medzi sebou
- spojiť mesto s jeho okolím, najmä s okolitými obcami, z ktorých ľudia dochádzajú do mesta za prácou

Územný generel dopravy v kontexte cyklistickej dopravy

Územný generel dopravy nadväzuje na Národnú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v SR. Ďalšou dôležitou koncepciou z ktorej ÚGD BA vychádza je Územný plán regiónu – BSK vrátane cykloturistických trás v celkovej dĺžke 1300 km z roku 2013. [12]

Aby fungoval systém podpory cyklistickej dopravy v Bratislave, boli vybrané zásadné radiály, respektíve problematické úseky na týchto radiálach, ktoré by mali byť budované pokiaľ možno súčasne, prípadne v dvoch, troch rokoch, tak, aby bola zaistená plynulosť cyklistickej dopravy až do centra. Na týchto trasách by sa uplatnil princíp „indukcie dopravy“, kde sa predpokladá, že nová infraštruktúra automaticky na seba naviaže novú dopravu. To platí aj o cyklistickej doprave. Cieľom je tak každú mestskú časť Bratislavy spojiť s centrom mesta aspoň jedným bezpečným koridorom, ktorý by na seba natiahol nových cyklistov. [3]

Návrh hlavných cyklistických trás vzišiel z diskusie s bratislavskou Cyklokoalíciou a ďalej vychádzal z dvoch strategických dokumentov mesta Bratislava. Prvým sú **Zásady rozvoja cyklodopravy na území celej Bratislavy**, ktoré zastupiteľstvo schválilo v septembri 2014. Druhým je štúdia **cyklotrás Bratislavy - Petržalka**. [3]

Ak sa nebude meniť existujúca parkovacia politika, alebo len v obmedzenej miere, križovatky a cestná dopravná signalizácia sa ďalej budú navrhovať s preferenciou plynulosti IAD a plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta bude zotrvačne plánované rovnako ako doteraz, je možné s istotou povedať, že takéto podmienky budú mať vo všetkých prípadoch vplyv na atraktivitu cyklistických trás. Tento prístup dopravy bude mať vplyv aj na dopravnokapacitné posúdenie investičných zámerov. **Pre takýto prípad je potom možné počítať len s tým, že budú postupne realizované cyklistické chodníky na okraji Bratislavy alebo len tie, ktoré nebudú ovplyvňovať „plynulosť IAD“.** [3]

Ako vyplýva zo záverov Územného generelu dopravy riešenie cyklistickej infraštruktúry treba vnímať v kontexte riešenia komplexného dopravného systému Bratislavy. Riešenie cyklistickej dopravy v Bratislave ako oddeleného dopravného systému bude neefektívne a nevyrieši hlavné dopravné problémy mesta. V súvislosti v kombinácii s vhodnou urbanizáciou mestského prostredia, rozvojom a preferenciou MHD, riešením statickej dopravy, budovaním záchytných parkovísk a systémov Park+Ride, budovaním terminálov TIOP a v neposlednom rade zlepšení podmienok pešej dopravy. V súvislosti s vyššie uvedenými opatreniami bude cyklistická doprava dôležitá súčasť zlepšenia dopravnej situácie v meste a tým zlepšenia podmienok pre život.

3.3 Technické normy a legislatíva

V súčasnosti sú v SR platné dve základné technické normy týkajúce sa plánovania, výstavby a značenia cyklistickej infraštruktúry:

- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií,
- STN 01 8028 Cykloturistické značenie.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR schválilo v novembri 2014 technické podmienky TP 085 (pôvodné označenie TP 07/2014) „Navrhovanie technickej infraštruktúry“. Tieto TP určujú zásady navrhovania prvkov cyklistickej infraštruktúry na území Slovenskej republiky. Pri navrhovaní cyklistickej infraštruktúry navrhujeme postupovať v súlade s uvedenými TP.

Dopravné značenie vyplýva z platných vyhlášok Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov a vyhlášku č. 361/2011 Z. z, ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Pri plánovaní a určovaní stratégie rozvoja cyklotrás je dôležité poznať možnosti vedenia cyklistov.

Spôsob vedenia cyklistov:

- Samostatnou cyklistickou cestičkou
- Samostatným cyklistickým pruhom
- Cyklokoridorom
- Spoločnou cestičkou pre chodcov a cyklistov

Výhody a nevýhody vedenia cyklistov:

1. Samostatná cyklistická cestička
 - + fyzické oddelenie od hlavného dopravného priestoru
 - + najvyššia bezpečnosť
 - + najvyšší komfort
 - + silná motivácia pre jazdu na bicykli
 - vysoké nebezpečenstvo v križovatkách
 - vysoké priestorové nároky
2. Samostatný cyklistický pruh
 - + nízke náklady na súčasných komunikáciach
 - + vyžaduje málo miesta
 - + vysoká viditeľnosť
 - + rýchle zavedenie
 - priťahuje ilegálne parkovanie
 - zníženie vnímania cyklistov motoristami
3. Cyklokoridor
 - + nízke náklady na zhotovenie
 - + informácia pre vodičov vozidiel o pohybe cyklistov
 - možnosť styku vozidla a cyklistu
4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov
 - + nízke náklady na zhotovenie
 - + možnosť zhotovenie skoro na všetkých chodníkoch
 - pri veľkom pohybe chodcov, alebo cyklistov možná vzájomná kolízia

Cyklistická cestička

samostatná nemotoristická komunikácia určená pre cyklistov, oddelená od iných druhov dopravy

Cyklistická infraštruktúra

súhrn zariadení a opatrení, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie náležitého chodu cyklistickej dopravy

Cyklistická komunikácia

nemotoristická komunikácia určená výhradne pre cyklistov

Cyklistický prúd

sled všetkých cyklistov pohybujúcich sa za sebou, alebo vedľa seba tým istým dopravným smerom

Cyklistický pruh

pruh vyhradený pre cyklistov. Časť cyklistického pásu určená pre jeden cyklistický prúd

Cyklistická trasa

trasa, ktorá je vhodná na používanie cyklistami. Určuje hlavne smerové vedenie pre cyklistov. Môže byť vedená na všetkých kategóriách PK, ktoré umožňujú jazdu cyklistom, vrátane poľných, lesných a iných ciest, ktoré nemusia mať spevnený povrch, ako aj na všetkých typoch CYK. Cyklotrasa nemusí byť oddelená od ostatných účastníkov cestnej premávky. Môže byť značená príslušným cyklistickým dopravným značením ako dopravný systém cyklotrás v riešenom území, alebo ako systém cykloturistických trás s príslušným cykloturistickým značením. Na jednej cyklotrase môžu byť naraz použité obe značenia, t. j. použitie jedného značenia nevylučuje ani nenahrádza použitie druhého.

Vedenie cyklistov v intraviláne obce

Výber typu cyklotrasy:

Intravilán:

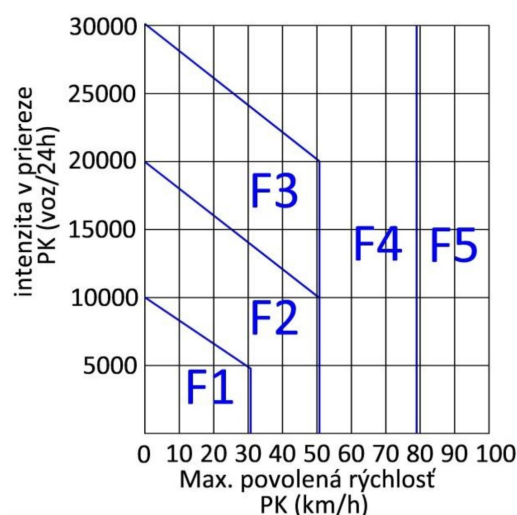
Podľa max. povolenej rýchlosti PK a intenzity na PK sa odčíta úroveň F1 až F5 z obrázku na strane 7 týchto TP. Následne sa podľa tabuľky 3 týchto TP podľa zistenej úrovne F1 až F5 priradí riadok, ktorý stanovuje vedenie CYK.

Funkčná trieda miestnych komunikácií	V jazdnom pruhu s ostatnou dopravou	V jazdnom pruhu samostatne	V pridruženom priestore spolu s chodcami	Samostatná cyklistická cestička
A1	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
A2	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
A3	vylúčené	možné ⁽¹⁾	možné	vhodné
B1	vylúčené	možné ⁽¹⁾	možné	vhodné
B2	možné ⁽²⁾	možné	možné	vhodné
B3	možné	možné	vhodné	vhodné
C1	možné	vhodné	vhodné	vhodné
C2	možné	vhodné	vhodné	vhodné
C3	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D1	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D2	vhodné	vhodné	vhodné	vhodné
D3	vylúčené	vylúčené	možné	vhodné
<i>(1) – maximálna povolená rýchlosť do 50 km/h, s bezpečnostným odstupom 0,50 m</i>				
<i>(2) – maximálna povolená rýchlosť do 30 km/h</i>				

Popis jednotlivých úrovní:

- F1 – Používa sa pri menších maximálnych povolených rýchlostiach do 29,99 km/h) a súčasne pri intenzite do 10 000 (vrátane) voz/24h v profile na PK. V tomto prípade sa nemusia realizovať opatrenia pre separáciu cyklistov od PK.
- F2 – Používa sa pri max. povolených rýchlostiach do 49,99 km/h a súčasne intenzite do 20 000 (vrátane) voz/24h v profile na PK. V tejto úrovni sa odporúča cyklistov viesť pomocou cyklokoridora, pomocou samostatných pruhov pre cyklistov, resp. spoločne s chodcami v pridruženom priestore.
- F3 – Používa sa pri maximálnej povolenej rýchlosti do 49,99 km/h a súčasne pri intenzite od 20 000 do 30 000 (vrátane) voz/24h v profile na PK. V tejto úrovni sa odporúča viesť cyklistov pomocou vyhradených pruhov pre cyklistov, alebo mimo PK. Cyklisti sa nesmú viesť spolu s ostatnou dopravou.
- F4 – Používa sa pri viac zaťažených PK a pri maximálnej povolenej rýchlosti do 79,00 km/h. Vedenie cyklistov je pomocou vyhradených pruhov pre cyklistov s bezpečnostným odstupom, alebo mimo PK
- F5 – Používa sa pri zaťažených PK a pri maximálnej povolenej rýchlosti od 79,00 km/h. Vedenie cyklistov je mimo PK

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie



Priestorové možnosti

V rámci navrhovania CYK je nutné preveriť, či je možné dodržať všetky parametre pre ich navrhovanie, ako aj parametre pre navrhovanie ostatných komunikácií. Je nutné preveriť, či na trasu nemajú vplyv napríklad kanalizačné poklopy, stromy, stĺpy verejného osvetlenia a iné prekážky, ktoré by ovplyvňovali bezpečnosť a plynulú jazdu cyklistom. Pri navrhovaní CYK je treba rešpektovať ich prepravný účel.

Miestom, kde sa odporúča zriaďovať spoločné priestory pre cyklistov a chodcov sú námestia, pešie zóny a centrálné zóny miest a obcí. V týchto oblastiach sa nezriaďujú samostatné CYK (nakoľko tieto miesta sú akýmsi východiskovým bodom), ale je možné napríklad obmedziť rýchlosť cyklistov na 10 km/h.

Parametre cyklistickej komunikácie

- Min. šírka cyklistického pruhu alebo jednosmernej CYK je 1,25 m.
- Vo výnimočných prípadoch (napr. pevná prekážka) sa môže použiť šírka 1,00 m.
- Odporúčaná šírka CYK je 1,50 m.
- V prípade povolenia jazdy korčuliarom je min. stierka 1,50 m pre jeden jazdný pruh.
- V prípade jednosmernej cyklistickej cestičky sa odporúča minimálna šírka 2,50 m.

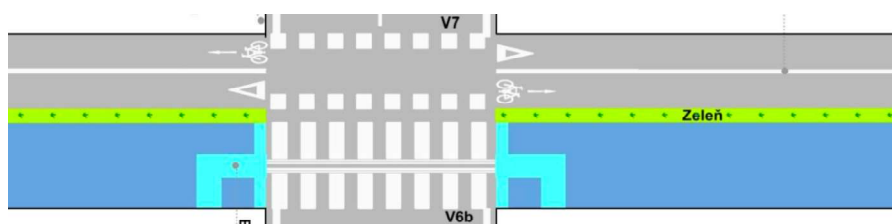
Bezpečnostné odstupy

Typ priestoru	Bezpečnostný odstup (m)
Parkovací pruh – pozdĺžne parkovanie	0,75 (0,50 m pri protismernom vedení cyklistov)
Parkovací pruh – šikmé a kolmé parkovanie	1,00
Pevná prekážka	0,25
Vjazdy k domom, vchody	1,50
Vtoková mreža	Šírka vtokovej mreže + 0,25*

** ak sa na CYK nachádza vtoková mreža, šírka komunikácie musí byť aspoň o 0,25 m väčšia ako šírka mreže.*

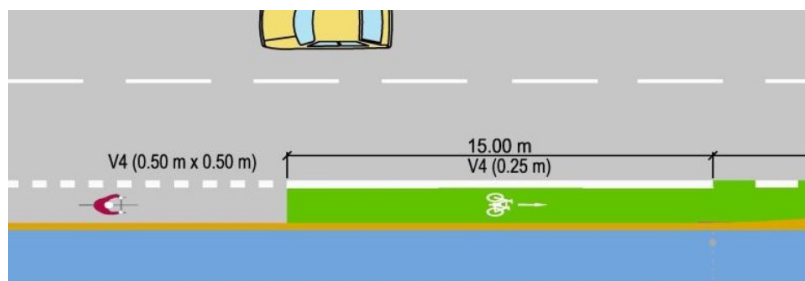
1. Samostatná cyklistická cestička

Časť PK oddelený pomocou vodorovného dopravného značenia, zelene alebo stavebnej úpravy.



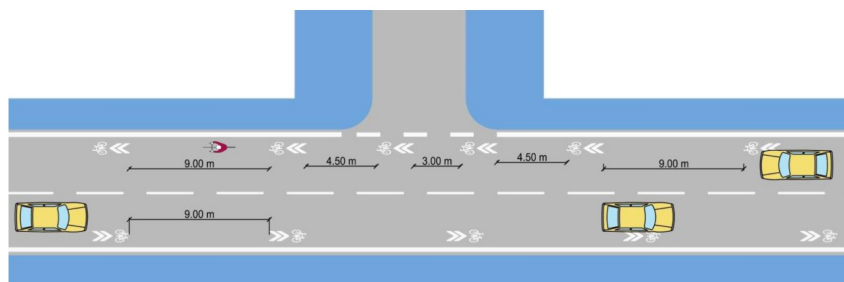
2. Samostatný cyklistický pruh

Zriadi sa v intraviláne na komunikáciach funkčnej triedy C – max povolená rýchlosť 50 km/h. V cyklistickom pruhu jazdia iba cyklisti a nie motoristi.



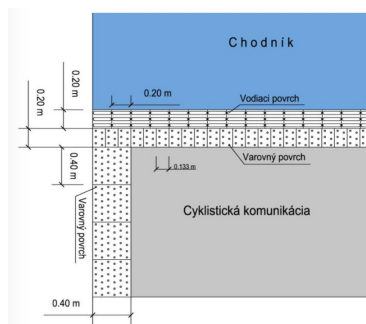
3. Cyklokoridor

Koridor pre cyklistov nie je cyklotrasa, ale na PK sa vyznačuje piktogram v mieste kde sa cyklisti pohybujú najčastejšie ako upozornenie pre motoristov.



4. Spoločná cestička pre chodcov a cyklistov

Spoločná komunikácia pre chodcov a cyklistov oddelená technickými prostriedkami.



4. Východisková situácia

V prvej fáze spracovania Akčného plánu – boli zdokumentované a kvantifikované cyklotrasy v rámci územia hlavného mesta SR Bratislavy z hľadiska ich počtu, rozloženia, kvality a využitia.

Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry Bratislavy je definovaná v Územnom generely dopravy. Hlavné mesto SR Bratislava vypracovalo v roku 2015 podrobný pasport existujúcej cyklistickej infraštruktúry (tabuľka č. 1). Tento pasport je každoročne aktualizovaný o novovybudovanú cyklistickú infraštruktúru.

4.1 Analýza existujúceho stavu cyklistickej infraštruktúry

Celková deľba prepravnej práce u oslovených osôb žijúcich v Bratislave je nasledovná: **39,6 % IAD, 32,6 % verejná doprava, 26,2 % chôdza a 1,6 % cyklistická doprava**. Bolo zistené, že dominantným módom všetkých ciest, ktoré súvisia s **účelom práce**, je **individuálna automobilová doprava**. U takýchto ciest respondenti uviedli, že v **52,8 % prípadov využili individuálnu automobilovú dopravu, v 35,4 % verejnú dopravu a len v 11,8 % prípadov to bol mäkký mód, tzn. chôdza či bicykel**.

Naopak, najnižšie využitie IAD je sledované u ciest typu HS (domov - nákup každodenné) a HE (domov - vzdelanie). V prípade prvého typu cesty ide o priemerne kratšie cesty s dominanciou pešej dochádzky. U typu cesty HE ide zase o cesty skôr mladších respondentov, u ktorých je najčastejšie využívaným dopravným prostriedkom vozidlo **verejnej dopravy** (hlavne veková skupina 15 -24 rokov). **Verejná doprava** je ďalej najčastejšie využívaná pri typoch ciest **HD (domov - lekár / nemocnica) a HM (domov - administratívne záležitosti, nákup iný)**.

Obyvatelia Bratislavy uprednostňujú cestovanie **osobným automobilom (40 %) pred verejnou dopravou (33 %)**. Najvýznamnejší podiel na tomto výsledku majú cesty spojené s prácou, kde je IAD využitá u **53 % ciest**.

Existujúce cyklotrasy a topografické podmienky Bratislavy sú naozaj dobrým základom pre vytvorenie cyklosiete, ktorá by sa mohla využívať denne. Mesto Bratislava už začalo vnímať vysoký potenciál každodenných jazd bicyklom po meste. Hlavným dôvodom je fakt, že v Bratislave stále chýba dostatočná sieť cyklistických trás, najmä mestského charakteru v resp. sú fragmentované. [3]

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

Tabuľka č. 1: Prehľad existujúcich cyklotrás v meste

Cyklotrasa	Dĺžka mestských cyklotrás [m]**							Spolu
	V HDP* ako				Mimo HDP ako			
	pruh	pás	koridor pre cyklistov	priechod pre cyklistov	samostatná cestička	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov s oddelenou prevádzkou	spoločná cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	
Medzinárodná Dunajská cyklistická cesta	0	1573	1406	94	5612	218	28234	37137
Moravská cyklistická cesta	13	0	4718	29	2176	394	13246	20576
Cyklomost slobody	0	0	0	0	104	91	334	529
Ružinovská tangenta	0	0	0	39	483	148	1435	2105
Cyklotrasa Chorvátske rameno	0	0	0	15	728	123	3361	4227
Dúbravská radiála	448	0	0	30	0	3324	642	4444
Lamačská radiála	499	0	781	0	0	0	0	1280
Račianska radiála	0	0	0	48	198	90	828	1164
Vajnorská radiála	566	181	2212	164	442	297	0	3862
Ružinovská radiála	504	96	748	72	1288	430	3389	6527
Prievozská radiála	401	0	0	21	0	54	0	476
Petržalské korzo	49	0	0	125	964	1796	1094	4028
Priečna os	86	0	371	27	0	109	0	593
Kramárska radiála	0	0	0	0	0	0	301	301
Párickova - Trenčianska	67	0	0	157	882	0	0	1106
Malodunajská radiála	0	0	0	53	4564	69	222	4908
Starohájska radiála	0	0	0	22	46	0	979	1047
Východné - Vajnory	991	0	1875	13	32	0	94	3005
1. okruh	0	0	278	0	0	0	0	278
2. okruh	0	0	0	0	0	0	300	300
3. okruh	306	0	0	40	823	632	0	1801
5. okruh	0	0	0	8	0	0	271	279

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

9. okruh	0	0	0	94	1242	176	125	1637
Bosákova - Zadunajská cesta	0	0	0	0	0	356	45	401
Spojka Einsteinova	0	0	0	0	0	0	216	216
Spojka Sabinovská	0	0	0	0	140	0	0	140
Trasa po Dolnozemskej ceste	0	0	0	24	0	3640	420	4084
Spojka Odborárska - Za stanicou - Elektrárenskú - Turbínová	0	0	0	0	0	0	1064	1064
Spojka Mierová kolónia - Trávnka	0	0	0	0	0	0	244	244
Trasa cez Lúky sever - juh	0	0	0	0	0	0	287	287
Spojka Pod Vápenickým potokom	0	0	0	13	0	584	0	597
Cyklotrasa na Gercenovej ulici	0	0	0	0	0	196	0	196
Cyklotrasy v miestnej časti Ostredky	0	0	0	0	0	0	1748	1748
Spojka R14 a R84	0	0	768	13	92	0	0	873
Spojka II/505 a R11	0	0	0	0	0	231	0	231
Spojka Černyševského a Kraskovského	0	0	0	0	0	156	0	156
Spojka Ružinovská - Drieňová	0	0	0	0	0	0	0	0
Spojka Pri vinohradoch - Žarnovická	0	0	0	0	0	0	94	94
Spojka Štúrova - Tobrucká	0	0	0	0	0	0	0	0
Dĺžka mestských cyklotrás [m]**	3930	1850	13157	1101	19816	13114	58973	111941

*HDP – hlavný dopravný prieskum

4.2 Zhrnutie výsledkov

V Bratislave sa nachádza síce viac ako 111 kilometrov cyklotrás, sú však prevažne rekreačného charakteru, alebo sú fragmentované. Prepojenie týchto trás bude v Bratislave dobrým začiatkom na zabezpečenie plynulých jazd po cyklistických trasách. Celkovo sa dajú problémy mesta s nemotorovou dopravou zhrnúť nasledovne:

- Dopravná bezpečnosť cyklistov na mnohých hlavných koridoroch a križovatkách je nízka, a to predovšetkým v dôsledku obmedzeného priestoru pre cyklistov, nejasných dopravných situácií a značenia ciest, ktoré uprednostňuje motorizovanú dopravu, nie nemotorovú dopravu. Ako príklad možno uviesť ulice Rožňavská a Vajnorská, ktoré spájajú centrum mesta so Zlatými pieskami. Občania tieto koridory nemôžu využívať ani

ako cestu do práce, ani za voľnočasovými aktivitami. Chodníky sú rozbité a bez bezbariérových úprav, na ceste sú vyjazdené koľaje, alebo tu stoja parkujúce autá, niekedy dokonca v dvoch radoch.

- Dopravná bezpečnosť cyklistov je na mnohých hlavných koridoroch nízka, a to v dôsledku vysokej rýchlosti prichádzajúcich áut. V meste je povolená rýchlosť pre autá 50 km/h. Pokiaľ je rýchlosť premávky vyššia ako 30 km/h, je to pre účastníkov zmiešanej premávky motorovej a nemotorovej dopravy nebezpečné.
- Na základe skúseností z bicyklovania na hlavných koridoroch je možné usúdiť, že kvalita ovzdušia na hlavných koridoroch je nízka. Dôvodom je veľký počet áut, čo neláka cyklistov, aby sa pohybovali po takýchto trasách.
- Na niektorých úsekoch trás chýbajú mnohé dôležité prepojenia. Výsledkom je, že rýchlosť cyklistov a chodcov je v týchto úsekoch nízka.
- Existujúce cyklistické trasy nie sú navzájom poprepájané. Preto je dôležité vybudovať koncepcnú sieť cestnej infraštruktúry, ktorá umožní efektívny spôsob rozvoja cyklistickej infraštruktúry v Bratislave. Budovanie takejto koncepcnej siete vychádza z logického spôsobu prepojenia rezidenčných oblastí s hlavnými destináciami v meste, ako napr. centrum mesta a obchodné centrá.
- Absencia relevantných dát o pohybe cyklistov. Na najvyťaženejších úsekoch cyklotrás nie sú inštalované sčítače cyklistov. Momentálne sa na území Bratislavy nachádzajú 2 cyklosčítače vo vlastníctve Bratislava Tourist Board (ďalej BTB) – na Viedenskej ceste a hraničnom priechode Berg a 1 cyklosčítač na Cyklomoste Slobody vo vlastníctve Bratislavského samosprávneho kraja.
- V Bratislave neexistujú vysoko kapacitné parkovacie domy pre bicykle. Namiesto toho sú v centre mesta vo viacerých lokalitách rozmiestnené stojany na bicykle. Počet stojanov na bicykle je od miesta k miestu rozdielny, od 2 do 10, kde sa dá odstaviť 4 až 12 bicyklov. Podľa čl. 16.3.12, STN 73 6110/Z1, november 2011, sa pri verejných inštitúciách, zariadeniach výroby, zdravotníctva, kultúry, športu a služieb musia vytvárať aj parkovacie miesta s ochranou pre bicykle. [3]

5. Úseky cyklotrás a projektové dokumentácie realizované v roku 2016 a v roku 2017

2016

Kapitálové výdavky rozpočet mesta: **291 000 eur**, čerpanie **215 350 eur**.

Realizácia v roku 2016

V rámci rozpočtu opráv komunikácií, Projektovú dokumentáciu (PD) dodala Cyklokoalícia:

- **R17: O1-O2 Dunajská** – cca 200 m
- **R12: O2 – O20 Banskobystrická** – cca 250 m
- **R12: Prokopa Veľkého – Brnianska** – cca 650 m

Z rozpočtu mesta na cyklodopravu:

- **O8: R16 – R36 P. Biskupice – Trojičné** – cca 1,1 km, vyznačenie jednosmerného jazdného pruhu v úseku Železničná stanica – Trojičné nám.
- **Metodova – Cyrilova – Jelačičova** – cca 550 m

Realizovaná Projektová dokumentácia v roku 2016

- **O1: Nulý okruh**
- **O4: R18 – R48, R48: O4 – R28 Starohájska** – Dokumentácia pre stavebné povolenie
- **R52xR12xO5 Patrónka** – overovacia štúdia vo variantoch
- **R35: O5 – O6 Rožňavská, 1. etapa úsek Tomášikova – Želez. Nadjazd – Turbínová** – dokumentácia pre územné konanie

2017

Kapitálové výdavky rozpočet mesta: **526 000 eur**, plánované čerpanie **169 000 eur**.

Realizácia v roku 2017

V rámci opráv komunikácií:

- **R14: Vajnory – nadjazd – kruhový objazd** – cca 500 m

Z rozpočtu mesta na cyklodopravu:

Plánovaná realizácia 10 -11/2017

- **O1: Nultý okruh** – cca 1,5 km
- **O4: R34 – R14 Jarošova** – cca 600 m (v nadväznosti na schválenie zmeny rozpočtu)

Realizovaná Projektová dokumentácia v roku 2017:

- **R35: O5 – O6 Cyklotrasa Rožňavská**, úsek železničný nadjazd – pokračovanie v dokumentácii pre územné rozhodnutie
- **O5xR12xR52 Mlynská dolina** – Lesopark, úsek Patrónka – Lesopark – dokumentácia pre územné rozhodnutie
- **R35: O3-O4Trnavská** – Bajkalská, úsek OC Centrál – Trnavská – Bajkalská
- **R35:O5-O8 Rožňavská** – úsek železničný nadjazd – Vajnory – prepočet signálnych plánov, v nadväznosti na výsledky pokračovanie v PD.
- **R13: O1-O2 Radlinského** úsek Račianske Mýto – Kollárovo nám – dopravné prieskumy, overovanie jednotlivých variantov
- **R12: R12xO2 Hodžovo námestie** – dopracovanie projektovej dokumentácie pre potreby

Príloha č. 3 – Úseky realizované v roku 2016 a 2017, plán na rok 2018.

6. Vízia a cieľ

Aby fungoval systém podpory cyklistickej dopravy v Bratislave, boli vybrané zásadné radiály, respektíve problematické úseky na týchto radiálach, ktoré by mali byť budované pokiaľ možno súčasne, prípadne v dvoch, troch rokoch, tak, aby bola zaistená plynulosť cyklistickej dopravy až do centra. Na týchto trasách by sa uplatnil princíp „indukcie dopravy“, kde sa predpokladá, že nová infraštruktúra automaticky na seba naviaže novú dopravu. To platí aj o cyklistickej doprave. Cieľom je tak každú mestskú časť Bratislavy spojiť s centrom mesta aspoň jedným bezpečným koridorom, ktorý by na seba natiahol nových cyklistov. [3]

Územný generel dopravy definuje Návrh zmien pre územný plán, ktorý je tvorený:

1. Hlavnými mestskými cyklotrasami (Okruhy a radiály)
2. Cykloturistickými mestskými cyklotrasami

Návrh hlavných cyklistických trás v Územnom generely dopravy (viď prílohu dokumentu) vzišiel z diskusie s bratislavskou Cyklokoalíciou a ďalej vychádzal z dvoch strategických dokumentov mesta Bratislava. Prvým sú Zásady rozvoja cyklodopravy na území celej Bratislavy, ktoré zastupiteľstvo schválilo v septembri 2014. Druhým je štúdia cyklotrás Bratislavy - Petržalka. [3]

Celkom zásadné je vyriešenie cyklistickej dopravy v centre Bratislavy. Dá sa predpokladať, že práve nedostatok opatrení pre cyklistov v centre je dôvodom, prečo sa tak málo používa bicykel ako dopravný prostriedok. Územný generel dopravy definuje najproblematickejšie body, radiálne a okružne cyklotrasy, ktoré treba z pohľadu cyklistickej dopravy prioritne riešiť:

- Račianske mýto O2xO3xR13
- Trnavské mýto O3xR14xR34xR35
- Hodžovo námestie O2xR12
- Mlynské nivy - Karadžičova - Páričkova O2xR17xR20xR26
- Patrónka O5xR12xR52
- Križovatka Jozefa Čabelku O4xR13xR34xS130 zväčškový ústav [3].

Z radiál a okruhov sú prednostne podporované nasledovné cyklotrasy:

- R11 Dúbravská radiála - úsek cez Dúbravku a napojenie na Bory, Cyklotrasa Lafranconi – Dúbravka, cyklotrasa Devínska Nová Ves – Lamač, vrátane premostenia železnice (zvyšok je hotový resp. použiteľný).
- R13 Račianska radiála - takmer celá dĺžka (prioritne zo Stratégie: Cyklotrasa Račianske mýto – Komisárky),
- R14 Blumentálska - Trnavské mýto – ide skôr cez Krížnu,
- R16 Špitálska – Záhradnícka – Ružinovská – Vračuňa - ŽST Podunajské Biskupice
- R17 Prievozská radiála Štúrova – Dunajská - Mlynské nivy – - Hraničná – Stachovská
- R26 Mlynské nivy - Karadžičova – Páričkova
- R27 Pribinova (Umelka - Nové SND)
- R33 Pekná cesta – Alstrova
- R34 Kukučínova
- R52 Cyklotrasa Vajnorská radiála (Trnavské mýto – Zlaté piesky – Rendez) – riešené v prioritách po častiach

- R48 Starohájska
- R51 Karloveské rameno (Eurovelo 13)
- R51 Devínska cesta (Eurovelo 13)
- O1 Prvý historický okruh
- O2 úseky: Most SNP - Osobný prístav - Starý most + Rybné nám. – cykloprieťah
- O3 úseky: Košická (Mlynské Nivy - Prístavná) + Trnavské mýto (O3xR14xR34xR35) + Račianske mýto (O2xO3xR13)
- O4 úseky: Rusovská, cykloprieťah + Bajkalská (Ružinovská - Vajnorská)
- O5 úseky: Lafranconi – Patrónka – cykloprieťah + Cyklotrasa Ružinovská tangenta (Zátišie – Tomášikova – Slovnaftská)
- O6 Antolská - Eurovelo 6, prepojenie
- O8 hrádza - Jarovce
- O10 Jurava, etapa II.

V dopravnom modeli je aj R18 (hlavná mestská cyklistická radiála popri koridore električky), ale tú je potrebné robiť v rámci električky, ktorá sa po dostavbe priamej trasy R18 popri električke stane trasou R38. V rámci novej výstavby a úpravy komunikácií dávať do podmienok budovanie cyklotrás v dotknutom úseku (nielen ponechanie rezervy, ako je dnešná prax, Ale aj pri mestských investíciách cyklotrasy zahrnúť organicky do projektu). Týka sa to napr.:

- O2 Karadžičova
- O3 (CMC Petržalka, Košická)
- O6 (rozširovanie Harmincovej)
- R11 (Dúbravčice)
- R12 (Lamač - Záhorská Bystrica)
- R17 (Mlynské nivy)
- R18 (Petržalská električka)
- R35 (Polianky, Dúbravčice)
- Cyklotrasa Komisárky – Vajnory. [3]

Na základe analýz a strategických dokumentov mesta sme vytipovali nasledovné prioritné úseky, ktoré by sa mali realizovať. Kritériá projektov na realizáciu v rokoch 2017- 2019:

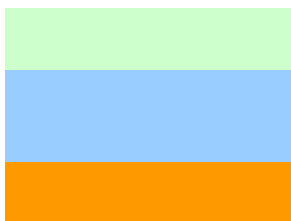
1. Cyklotrasy, ktoré sú pripravené na realizáciu a nestihli sa z časovej náročnosti realizovať v roku 2017).
2. Cyklotrasy, úseky v ktorých je najvyššia intenzita cyklistickej dopravy. (Pre podrobnejšie analýzy bude potrebné na vytipovaných úsekoch inštalovať sčítače dopravy, ktoré by zabezpečili relevantné dáta o počte cyklistov).
3. Definovať úseky hlavných cyklotrás, ktoré budú v budúcnosti predmetom investičného zámeru. Tieto úseky je nutné mať projekčne pripravené a zabezpečiť komunikáciu s developerom v dostatočnom predstihu v resp. počas vydávania záväzných stanovísk mesta.
4. Vyriešiť úseky/križovatky, ktoré sú v ÚGD BA definované ako najproblematickejšie body, ktorých vyriešenie je potrebné z hľadiska bezpečnosti či chýbajúceho spojenia. Pri riešeníach problematických úsekov postupovať v zmysle návrhov Územného generelu dopravy.

Do priorit sme nedávali úseky hlavných cyklotrás, ktoré budú realizované pri výstavbe električkových radiál (Vajnorská radiála, Ružinovská radiála, Petržalka električková trať 2. etapa).

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

Tabuľka č. 2 – Prioritné úseky v zmysle ÚGD

Realizácia
(R)
Projektová
dokumentácia
(P)
Spolupráca
s MČ (S)



Akčný plán 2017 -
2019

		Trasa	Úsek	Názov úseku	Stav/Spôsob riešenia	Projekt
R	realizácia	O2	O2:R18-R19	Nábřeží Starý most - Most SNP	Samostatný cyklistická cestička v oboch smeroch/cyklopruh vo vozovke	odložené, vypracovaný projekt, (vydané ZST, MAGS ORM/40167/14-389516, 27.03.2014)
P	projekt	O2	O2:R17-R18	Dostojevského rad	umiestnenie novej cyklotrasy	-
P	projekt	O2	O2:R14-R17	Karadžičova	častočne vybudovaná ako cestička pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou	-
R	projekt + realizácia	O3	O3:R18-R19	Einsteinova/Aupark	realizovaná, chýbajúce cyklopriechody, vodorovné dopravné značenie, napojenie na Most SNP, okolie Auparku	rozpracovaný
R	projekt + realizácia	O3	O3:R17-R27	Košická juh	duálne riešenie: bus + cyklopruh, zmiešaný pohyb na chodníku	V závislosti od pripravovaných investičných projektov v okolí
R	projekt + realizácia	O3	O3:R16-R17	Košická sever	vyznačená Tekovská - Dulovo nám./cyklopruh alebo chránený cyklopruh	Existuje, možnosť variantného riešenia
P	projekt	O4	O4:R14-R35	O4 Vajnorská - Trnavská cesta	-	V nadväznosti na výstavbu štadióna

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

P	projekt	O4	O4:R26-R35	O4 Trnavská cesta - Trenčianska	samostatné pásy pre chodcov/cyklistov	-
S	projekt + realizácia	O4	O4:R28-R48	O4 Háje	Existujúca PD	Hotová PD, plán realizácie v kompetencii MČ rok 2018
R	realizácia 2018	O4	O4:R18-R48	Námestie hraničiarov (Starohájska)	Samostatná cyklistická cestička	Právoplatné stavebné povolenie, realizácia 2018
S	projekt + realizácia	O4	O4:R18-R19	O4 Dvory	Existujúca PD	Hotová PD, plán realizácie v kompetencii MČ rok 2018
-	projekt	O5	O5:R18-R48	Kutlíkova	Realizovaná	Obnovenie čiastočne existujúceho riešenia
R	projekt + realizácia	O5	O5:R11-R21	Lafranconi - ZOO	-	-
R	projekt + realizácia	O5	O5:R12-R21	ZOO - Patrónka	formálne neexistuje/ chýba značenie a napojenie, zlý povrch, projekčne doriešiť, pod križovatkou pozemky NDS	-
R	projekt + realizácia	O5	O5xR12xR52	Patrónka	Samostatná cyklistická cestička, bezpečný prejazd cyklistov cez križovátku Patrónka	V procese vyhotovenia PD pre územné konanie
S	projekt	O5	O5:R22-R33:2	Jaskový rad	zjednosmernenie pre IAD	MČ Nové Mesto
P	projekt	O5	O5:R14-R35	O5 Vajnorská - Trnavská cesta	-	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
R	projekt + realizácia	O5	O5:R16-R35	O5 Trnavská cesta - Ružinovská	-	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
P	projekt	O5		O5 Ružinovská - Prievozská	-	štúdia rozpracovaná 2010 - 2014
R	realizácia	O6	O6:R14-R13	O6 Odborárska	Cyklopruhy v oboch smeroch	PD disponuje MČ Nové Mesto
S	realizácia	O7	O7:R12-R52	Lávka Dúbravka - Lamač	výstavba lávky a nadväzujúcej cyklocesty, PD v kompetencii MČ, realizácia BSK	MČ Dúbravka a Lamač, BSK, vydané záväzné stanovisko MAGS OUIC 35545/17-12908 zo dňa 10.5.2017
R	projekt + realizácia	R11	R11:O1-O5:1	Most SNP - River Park	realizovaná/ oprava povrchu, presun bližšie ku ceste	-

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

R	projekt + realizácia	R11	R11:O1-O5:3	River Park - Lafranconi	obnovenie zaniknutého riešenia	-
R	realizácia	R12	R12xO2	Hodžovo námestie	Existujúca PD	V súčasnosti je rozpracovaná PD. Realizácia 2018
R	projekt + realizácia	R12	R12:O1-O2	Hodžovo nám.- Banskobystrická - Štefanovičova	existuje po Nám. Slobody	-
R	projekt + realizácia	R13	R13:O1-O2:2	Radlinského	obojsmerná cyklocesta/jednosmerné cyklopruhy po stranách komunikácie	Vyhotovenie dopravných prieskumov v danom území
P	projekt	R13	R13:O3-O4	Račianska	-	-
R	Projekt + realizácia	R14	R14: O6-O6	Vajnorská	Zmiešaný pohyb, cyklopruhy na chodníku	PD disponuje MČ Nové Mesto
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:1	Špitálska	realizovaná	Oprava povrchu v rámci rekonštrukcie Špitálskej (2017)
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:2	Americké námestie	realizovaná	Oprava povrchu v rámci rekonštrukcie Špitálskej (2017)
R	projekt+realizácia	R16	R16:O1-O2:3	Záhradnícka západ	neexistuje/bus+cyklo, samostatný cyklopruh	Ideové podklady riešenia Cyklofakulta 2017
P		R16	R16:O2-O3	Záhradnícka stred	bus+cyklo, samostatný cyklopruh	-
R	projekt+realizácia	R17	R17:O2-O3	Mlynské nivy západ	-	riešené v rámci novej AS
P	projekt	R17	R17:O3-O4	Mlynské nivy stred	-	-
P	projekt	R20	R20:O2-R13:1	Štefanovičova	-	-
P	projekt	R21	R21:O1:O3:1	Zámocká - Hrad	-	-
R	projekt+realizácia	R26	R26:O2-O3:1	Páričkova západ	Zaniknutá/obnova vodorovného značenia	riešené v rámci novej AS
R	projekt+realizácia	R26	R26:O2-O3:2	Páričkova východ	-	-
R	projekt+realizácia	R27	R27:O2-O3:1	Pribinova 1	-	Štúdia, pozemky nie sú vo vlastníctve mesta

AKČNÝ PLÁN ROZVOJA CYKLISTICKEJ A PEŠEJ DOPRAVY

R	projekt	R33	R33	Pekná cesta - Alstrova	Samostatná cyklistická cestička	Proces ÚR momentálne pozastavený, nevysporiadané majetko právne vzťahy
R	projekt+realizácia	R35	R26:O3-O4	R35 Trnavské mýto – Bajkalská	vedenie cyklistov po severnej strane Trnavskej ulice	Rozpracovaná PD
R	projekt+realizácia	R35	R26:O4-O5	R35 Bajkalská - Tomášikova	vedenie cyklistov po severnej strane Trnavskej ulice	štúdia (2015)
R		R35	R26:O5-O6	Tomášikova - Slovinská	-	štúdia (2015)
P		R35	R26:O6-O7	Slovinská - Galvaniho	-	štúdia (2015)
P		R35	R26:O7-O8	Galvaniho - Zlaté piesky	-	štúdia (2015)
R	realizácia 2018	R48	R48:O4-O5	Starohájska	Samostatná cyklistická cestička, zmiešaný pohyb	Právoplatné stavebné povolenie, realizácia 2018
R		R52	R52:O5-O6:2	Polianky	neexistuje/cestička pre cyklistov na JZ strane	-

Návrh obstarania projektovej dokumentácie prioritných úsekov do rozpočtu na cyklodopravu pre rok 2018 je uvedený nižšie.

Projektová dokumentácia:

- **R35: Rožňavská úsek Žel. nadjazd – Zlaté Piesky** (v zmysle ÚGD)
- **R35: Rožňavská úsek Tomášikova – žel. Nadjazd** (v zmysle ÚGD)
- **R14 :Zlaté Piesky – Vajnory** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O5xR12xR52 Patrónka – Lesopark** (v zmysle ÚPN, ÚGD), v územnom konaní
- **R35: O3-O4 – Trnavské Mýto – Bajkalská úsek OC Centrál – Trnavská – Bajkalská** (v zmysle ÚGD)
- **O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova** (v zmysle ÚGD)
- **Štefanovičova– úsek Šancová - Banskobystrická**
- **R12: O1-R20 Banskobystrická pred Úradom Vlády** (v zmysle ÚPN, ÚGD)
- **O2xR12 Hodžovo námestie** (v zmysle ÚGD)
- **R16: O4xO6 Ružinovská**

Realizácia (v zmysle pripravenosti projektov a právoplatných povolení):

- **O2xR12 Hodžovo námestie** (podmienené povoľovacím procesom)
- **Priechod pre cyklistov Most SNP – Rynbé nám. (v zmysle stanoviska MAGS/OKDS 588859/2014-344604 zo dňa 18.12.2014)**
- **O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova**
- **R12: O1-R20 Banskobystrická pred Úradom Vlády**
- **R20 Štefanovičova (úsek Šancová - Banskobystrická)**
- **R16: O4xO6 Ružinovská (úsek Súmračná - Astronomická)**
- **Krížna (úsek Legionárska – Americké námestie)**
- **R48xO4 Starohájska (úsek Rusovská cesta – Dolnozemska cesta)**
- **O4xR14xR34 Jarošova (úsek Vajnorská - Kukučínova)**
- **R13 Pekná cesta (úsek Račianska - Horská)**
- **R14xO6 Vajnorská (úsek Magnetová - Odborárska)**

7. Finančný plán

7.1 *Predpokladaná finančná náročnosť plánovaných cyklotrás*

Návrh rozpočtu pre rok 2018 v rozpočte GIB – kapitálové výdavky **455 000 eur**.

Projektová dokumentácia

Úsek	Predpokladané výdavky (eur)
R35: O3-O4 – Trnavské Mýto – Bajkalská úsek	
OC Centrál – Trnavská – Bajkalská	
R35: Rožňavská úsek Tomášikova – žel. Nadjazd	
R35: Rožňavská úsek Žel. nadjazd – Zlaté Piesky	
R14 :Zlaté Piesky – Vajnory	
O5xR12xR52 Patrónka – Lesopark	
O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova - POD	
R20: Štefanovičova – úsek Šancová – Banskobystrická - POD	
R12: O1-R20 Banskobystrická pred Úradom Vlády	
O2xR12 Hodžovo námestie	
R16: PD Ružinovská	
	220 000

Realizácia:

Úsek	Predpokladané výdavky (eur)
O3 R16-R17 Košická – úsek Dullovo nám. – Miletičova	
O2xR12 Hodžovo námestie	
Prechod pre cyklistov na Rybnom nám.	
R12: O1-R20 Banskobystrická pred Úradom Vlády	
R20 Štefanovičova (úsek Šancová - Banskobystrická)	
R16: O4xO6 Ružinovská (úsek Súmračná - Astronomická)	
Krížna (úsek Legionárska – Americké námestie	
O4xR14xR34 Jarošova (úsek Vajnorská - Kukučínova)	
R13 Pekná cesta (úsek Račianska - Horská)	
R14xO6 Vajnorská (úsek Magnetová - Odborárska)	
	235 000

Starohájska ulica v úseku Rusovská cesta – Dolnozemska cesta: V rozpočte pre rok 2018 je taktiež zahrnutý projekt na Starohájskej ulici v úseku Rusovská cesta – Dolnozemska cesta. Predmetný úsek sa plánuje realizovať z Integrovaného regionálneho operačného programu. Predpokladaná finančná náročnosť 410 000 eur.

Návrh rozpočtu na rok 2018 pre bežné výdavky je 100 000 Eur. V položke sú zahrnuté opravy, údržbu, čistenie komunikácií, opravy dopravného značenia.

7.2 Systém zdieľania bicyklov - Bike sharing

Návrh rozpočtu pre bike sharing **450 000 eur.**

Pri realizácii systému bike sharing na území hlavného mesta SR Bratislavy mesto spolupracovať so spoločnosťou SLOVNAFT, a.s. Predpoklad implementácie systému **Q2 2018.**

Systém predstavuje automatizovanú sieť pomocou IT systému prepojených stojanov, prostredníctvom ktorej je možné treťou osobou (ďalej aj ako „používateľ“) zapožičať si bicykel a následne ho vrátiť na ktoromkoľvek inom stanovišti.

Automatická požičovňa bicyklov bude používateľom k dispozícii 7 dní v týždni, 365 dní v roku a umožňuje najmä krátkodobé zapožičanie bicykla (minúty až hodiny). Cieľovou skupinou sú najmä obyvatelia mesta Bratislava, ale aj návštevníci mesta. Systém automatickej požičovne bicyklov vytvorí alternatívu/doplnenie ku klasickej verejnej doprave, resp. individuálnej automobilovej doprave. Predpoklad implementácie systému je v nasledujúcom rozsahu do MČ Staré Mesto, Petržalka, Ružinov, Nové Mesto:

- „Smart“ bicykle – v počte 750 kusov,
- „Klasické“ dokovacie stanice – v počte 80 kusov,
- „Smart“ dokovacie stanice – v počte 10 kusov.

7.3 Inštalácia cyklosčítačov

Umiestnenie 10 kusov sčítačov cyklistov **60 000 eur.**

Relevantné dáta a ich zdieľanie a analyzovanie sú nevyhnutným podkladom pre plánovanie akéhokoľvek druhu dopravy najmä pre zavádzanie opatrení na podporu cyklistickej dopravy ako aj definovania ďalších podmienok rozvoja cyklodopravy v Bratislave.

8. Návrh opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy

Okrem návrhu a výstavby samotnej infraštruktúry je potrebné implementovať podporné opatrenia, reprezentujúce ucelenú stratégiu podpory cyklistickej dopravy. Ide o rôzne skupiny opatrení:

- Súčinnosť oddelení magistrátu mesta na definovaní a implementácii opatrení podporujúcich realizáciu priorít vyplývajúcich z Územného generelu dopravy
Súčinnosť sekcií: Oddelenie stratégie a projektov, Sekcia územného plánovania, Sekcia dopravy, Sekcia správy komunikácií, životného prostredia a stavebných činností, STARZ – Správa telovýchovných a rekreačných zariadení, GIB – Generálny investor Bratislavy
- Zmena územného plánu na základe odporúčaní z Územného generelu dopravy mesta. Cyklistickú dopravu nemožno riešiť samostatne ale len ako súčasť komplexného riešenia dopravy alebo urbanistického riešenia
Zodpovedný útvar: Sekcia územného plánovania, Sekcia dopravy
- Rešpektovanie strategických dokumentov mesta zaoberajúcich sa rozvojom cyklistickej dopravy a uplatňovať ich formou podmienok v stanoviskách k investičným zámerom
Zodpovedný útvar: Sekcia dopravy, Sekcia územného plánovania
- V súvislosti s vydávaním záväzných stanovísk a stanovísk k investičnej činnosti na území mesta zabezpečiť, aby k zlúčeným územným a stavebným konaniam formulovali odborné stanoviská pracovníci koncepčných oddelení sekcie dopravy a sekcie územného plánovania a nielen pracovníci oddelenia správy komunikácií.
Zodpovedný útvar: Sekcia dopravy, Sekcia územného plánovania
- Zmena organizačného zabezpečenia. Väčšia flexibilita pri projektoch navrhovania cyklistickej infraštruktúry v dopravnom priestore. Cyklotrasy, ktoré nepočítajú s výraznými stavebnými úpravami ale len zmenou dopravného značenia a organizácie dopravy.
Zodpovedný útvar: Oddelenie dopravného inžinierstva, Oddelenie stratégie a projektov, Generálny investor Bratislavy
- Organizácia komisií pešej a cyklistickej dopravy ako poradný orgán pre magistrát hl. mesta Bratislava. Vzájomné vymieňanie si informácií v oblasti budovania nových úsekov cyklistickej infraštruktúry medzi magistrátom a mestskými časťami. Riešenie cyklodopravy ako súčasti riešenia celkovej dopravnej situácie mesta na všetkých úrovniach
Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov
- Zmena dopravno kapacitného posúdenia investičných zámerov – Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy), vo vzťahu k uličnému priestoru, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom

priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie automobilov. Riešenie nemotorovej dopravy musí zohľadňovať predpokladané, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území, a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave.

Zodpovedný útvar: Oddelenie dopravného inžinierstva

- Inštalácia cykloščitáčov, zber dát o počte cyklistov v meste. Relevantné dáta a ich zdieľanie a analyzovanie sú nevyhnutným podkladom pre plánovanie akéhokoľvek druhu dopravy. Inštalácia cykloščitáčov a zdieľanie dát môže byť súčasne výborný marketingový nástroj mesta, na preukázanie počtu cyklistov.

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Oddelenie dopravného inžinierstva

- Podrobnejší popis siete cyklotrás. Potrebne vyhodnotiť navrhované cyklistické trasy z pohľadu spôsobu vedenia cyklistov t.j. preveriť technické riešenie trás (stavebné, nestavebné) a získať tak jednoznačný prehľad pre potreby realizácie trás z hľadiska časového, ako aj finančného. Zabezpečiť štúdie realizovateľnosti, projekty pre územné a stavebné konanie, vrátane projektov dopravného značenia, ktoré budú vypracované autorizovaným projektantom. Prípravu a realizáciu jednotlivých úsekov zosúladiť s plánovanou opravou a rekonštrukciou komunikácií.

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Generálny investor Bratislavy, Sekcia správy komunikácií, životného prostredia a stavebných činností

- Nastavenie adekvátneho rozpočtu mesta na cyklo dopravu vychádzajúceho z potrieb definovaných v Územnom genereli dopravy.

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov

- Zabezpečiť komunikačné v resp. marketingové nástroje, ktoré by viedli k propagácii cyklo dopravy ako rovnocenného druhu dopravy v Bratislave. Webové služby na podporu cyklistiky – zabezpečenie webový portál mesta, kde by mesto Bratislava propagovala cyklistickú dopravu. Inšpirácia webových portálov v zahraničí.

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov, Oddelenie komunikácie a marketingu

- Nadväzovanie strategických partnerstiev – Mnohé opatrenia na rozvoj cyklistickej dopravy boli v okolitých štátoch/mestách už boli realizované. Nadviazať partnerstvá čerpanie informácií, a spôsoby realizácie

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov

- Parkovacia politika mesta by mala regulovať parkovanie na úkor využitia verejného priestoru na iné účely a riešiť tak vyššie spomínané bariéry v rozvoji cyklistickej dopravy.

Zodpovedný útvar: Oddelenie stratégie a projektov

B. Pešia doprava

9. Východiskový stav

9.1 Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta

Pešiu dopravu a infraštruktúru je potrebné vnímať aj z kľúčového strategického materiálu mesta: Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja mesta (PHSR), ktorý bol prijatý v roku 2010³.

V rámci PHSR bola zadefinované priority E III a V zaoberajúce sa rozvojom pešej infraštruktúry, v ktorom sú definované jednotlivé opatrenia.

E.III) Koncepcia bezbariérového pohybu. Mesto zabezpečí spracovanie koncepcie bezbariérového pohybu, ktorá bude zahŕňať bezbariérové trasy pre peších so zreteľom na zdravotne postihnuté osoby, či ďalšie skupiny so zníženou pohyblivosťou (seniori, rodičia s kočíkmi) a bezbariérovosť verejnej dopravy (najmä technické opatrenia, týkajúce sa dostupných dopravných prostriedkov a cyklistickej dopravy). Táto koncepcia bude realizovaná investičnými stavebnými opatreniami, ale aj cez opatrenia v oblasti organizácie dopravy.

Opatrenia:

E.III.b)

Zvyšovanie bezbariérovosti verejných priestorov vrátane prístupu k verejnej hromadnej doprave a dochádzkových bodov:

- i. identifikácia problémov bariérovosti verejných priestorov v spolupráci s relevantnými organizáciami;
- ii. príprava podrobného plánu znižovania bariérovosti vrátane finančného zabezpečenia;
- iii. realizácia plánu s mediálnou podporou.

E. V)

Plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta. Mesto sa pomocou dostupných nástrojov (najmä územného plánovania, územného a stavebného konania) bude usilovať o to, aby zariadenia a inštitúcie občianskej vybavenosti boli budované čo najbližšie k občanom, a teda v pešej dostupnosti. Mesto bude taktiež dbať na to, aby novourbanizované územia boli adekvátne obslužené dopravnou infraštruktúrou (vrátane reálne potrebných kapacít statickej dopravy), verejnou dopravou a boli v nich vytvorené podmienky pre peších a cyklistov. Mesto tiež prispeje k obnoveniu systematického a kontinuálneho zisťovania zaťaženia jednotlivých dopravných subsystémov mesta, keďže absencia niektorých dôležitých kontinuálnych dát o vývoji prepravnej práce na území mesta predstavuje riziko, že systém verejnej dopravy ani cestnú sieť nebude možné optimálne dimenzovať vo vzťahu k ostatným funkciám mesta.

³ http://www.bratislava.sk/assets/File.ashx?id_org=700000&id_dokumenty=11025060

Opatrenia:

E.V.a)

Podpora rozvoja na princípe polycentrického mesta (pešia dostupnosť občianskej vybavenosti):

- i. iniciovanie odbornej diskusie o metodike podpory rozvoja na princípe polycentrického mesta;
- ii. spracovanie metodiky podpory rozvoja na princípe polycentrického mesta a jej uplatnenie v pripravovanej územno-plánovacej dokumentácii.

E.V.b)

Spracovanie a uplatňovanie metodiky pre hodnotenie stavebných projektov, ktorá bude zahŕňať kritériá pre obsluhu dopravnou infraštruktúrou (vrátane kapacít statickej dopravy), verejnou hromadnou dopravou, pešiu a cyklistickú dopravu:

- i. spracovanie a schválenie metodiky pre posudzovanie rozvojových projektov z hľadiska dopravnej obslužnosti;
- ii. používanie metodiky pri vyjadrovaní sa mesta k novým investičným projektom.

E.V.c)

Pripraviť a realizovať program revitalizácie ulíc (na vybraných komunikáciách, prioritne v širšom centre mesta, realizovať opatrenia na doplnenie uličnej zelene, oživenie verejných priestorov, zvýšenie estetiky a zlepšenie podmienok pre chodcov a cyklistov):

- i. príprava plánu realizácie opatrení vrátane finančného zabezpečenia;
- ii. postupná realizácia plánu.

9.2 Územný generel dopravy

Pešia doprava je najprirodzenejší spôsob dopravy v meste. Napriek tomu, že tvorí v meste významný podiel na celkovom objeme prepravnej práce – 26.2% (viď kapitolu 3), nie je pre ňu vyčlenený adekvátny priestor. Zároveň v meste existuje množstvo bariér, ktoré tento druh dopravy komplikujú (zvlášť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu alebo so zdravotným postihnutím).

Chodníky sú vybudované popri väčšine ciest v Bratislave. Avšak možnosť áut parkovať na chodníkoch predstavuje značné obmedzenie a zodpovedá za nízku mieru bezpečnosti chodcov. Okrem toho sú mnohé chodníky vybudované nad alebo pod úrovňou ciest, čo znižuje pohodlie pohybu chodcov. Podľa slovenskej legislatívy je parkovanie áut na chodníku v zásade legálne, pokiaľ parkujúce auto ponechá chodcom priestor široký 1,5 m.

Technická vybavenosť pre chodcov a cyklistov je na piatich mostoch cez rieku Dunaj relatívne dobrá, pretože nemotorová doprava je od motorovej oddelená. Súčasná organizácia nemotorovej dopravy (spoločné trasy pre cyklistov a chodcov na oboch stranách mostu) by však v budúcnosti pri zvýšenom objeme nemotorovej dopravy znížila rýchlosť aj bezpečnosť takýchto trás.

Návrhy zmien (opatrení) pre územný plán vyplývajúce z Územného generelu dopravy

Plánovanie dopravy v kontexte urbanizmu a funkcií mesta

Navrhované opatrenia:

- uznanie pešej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy z hľadiska posudzovania kapacity dopravy a investičných zámerov,
- podpora rozvoja na princípe polycentrického mesta (pešia dostupnosť občianskej vybavenosti):
- spracovanie a uplatňovanie metodiky pre hodnotenie stavebných projektov, ktorá bude zahŕňať kritériá pre obsluhu dopravnou infraštruktúrou (vrátane kapacít statickej dopravy), verejnou hromadnou dopravou, pešou a cyklistickou dopravou.
- pripraviť a realizovať program revitalizácie ulíc (na vybraných komunikáciách, prioritne v širšom centre mesta)
- realizovať opatrenia na doplnenie uličnej zelene, oživenie verejných priestorov a zvýšenie estetiky,
- prijať rámcové pravidlá výstavby a rekonštrukcie chodníkov (v nadväznosti na bezbariérovosť, šírkové parametre, kompatibilita s inými druhmi dopravy, križovania, začlenenie do urbánneho prostredia, farebnosť, povrchy, a pod.),
- zaviesť parkovaciu politiku obmedzovanie parkovacích miest chodníkmi, zeleňou, resp. doplnkovou infraštruktúrou pre nemotorovú dopravu,

Bezbariérovosť

Navrhované opatrenia:

- odstraňovanie bariér, a to konkrétne: obrubníky s hranou na priechodoch pre chodcov, reklamné zariadenia. Stĺpiky proti parkujúcim vozidlám bude možné odstraňovať až po splnení dvoch podmienok v nasledujúcich odrážkach a za podmienky dôsledného dohľadu a vynucovania dodržovania pravidiel celoplošného zákazu parkovania na chodníkoch.
- postupné odstránenie statickej dopravy z chodníkov - parkujúce autá, bicykle a motocykle a pod.
- legislatívne opatrenia vedúce k celoplošnému zákazu parkovania na chodníkoch.

Križovatky a cestná svetelná signalizácia

Navrhované opatrenia:

- V miestach nízkej intenzity individuálnej dopravy uzavrieť odbočenia v križovatkách v prospech rozšírenia vyčkávacích plôch pre peších,
- eliminovať parkovanie vozidiel v križovatkách a na chodníkoch v blízkosti zastávok MHD s cieľom zväčšiť plochu pre peších a zvýšiť rozhľadové možnosti šoférov áut a prostriedkov verejnej dopravy,
- stavebnými úpravami čo najviac skrátiť dĺžku priechodov pre chodcov,
- oblúky v križovatkách pre motorovú dopravu dimenzovať tak, aby boli vodiči nútení spomaliť.

Prestupné body verejnej dopravy

Navrhované opatrenia (s upozornením na dodržanie platných STN):

- budovať dostatočne široké nástupné plochy na zastávkach MHD,
- v prípade frekventovaných prestupných uzlov verejnej dopravy preferovať na svetelných križovatkách pešiu chôdzu s dôrazom na bezpečnosť najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky,
- zosúladiť signálne plány cestnej svetelnej signalizácie tak, aby sa eliminoval nebezpečný pohyb chodcov na zastávku MHD (dobiehanie chodcov na červenú, ak vidia prichádzať vozidlo MHD),
- eliminovať parkovanie vozidiel v križovatkách a na chodníkoch v blízkosti zastávok MHD s cieľom zväčšiť plochu pre peších a zvýšiť rozhľadové možnosti šoférov áut a prostriedkov verejnej dopravy,
- dôležité prestupné uzly budovať na jednej hrane (integrované zastávky),
- zabrániť predchádzaniu vozidiel verejnej osobnej dopravy, ktoré stoja v zastávke zriadenej v jazdnom pruhu (napr. prostredníctvom ostrovčekov).

Dopravno-kapacitné posúdenie investičných zámerov

Navrhované opatrenia:

- Návrh novej investície predloží riešené územie (širšie vzťahy), vo vzťahu k uličnému priestoru, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou. Podpora cyklistických a peších pohybov na uličnom a verejnom priestore sa predkladá obmedzením parkovania na chodníkoch a s preukázaním ich zvýšenej ochrany pred zneužívaním na nedovolené odstavovanie OA.
- Riešenie nemotorovej dopravy musí zohľadňovať predpokladané intenzity, resp. žiadané počty cyklistov a chodcov v riešenom území, a úmerne tomu proporcionálne vyčleniť zodpovedajúce územie vo vzťahu k individuálnej aj hromadnej doprave.
- Chodníky pre peších budovať v takej šírke, aby zohľadňovali intenzitu chodcov.

Doplňková infraštruktúra a mestský mobiliár

Opatrenia vedúce ku komfortnému využívaniu pešej dopravy:

- osadenie lavičiek na zastávkach MHD, v parkoch a oddychových zónach,
- výsadba zelene pozdĺž peších ťahov so zreteľom na znižovanie prehrievania mestského prostredia,
- zelené steny oddelujúce chodcov od dynamickej individuálnej dopravy, čo priaznivo vplyva na znižovanie hluku, zvyšovanie pocitu bezpečia aj na znižovanie prašnosti peších ťahov,
- riešenie ostatných prvkov mestského mobiliára: odpadkové koše, prístrešky, vodné prvky, hodiny, zábradlia, oplotenie, protihlukové steny, verejné toalety, pouličné stánky a pod.

10. Opravy chodníkov roku 2017

Finančná náročnosť realizácie opráv chodníkov a bezbarierových prístupov pre rok 2017 (aktualizácia k októberu 2017):

Okres Bratislava	Finančná alokácia eur
Bratislava I	133 000
Bratislava II	135 000
Bratislava III	126 000
Bratislava IV	24 000
Bratislava V	206 000

11. Finančný plán pre rok 2018

Návrh rozpočtu do opráv chodníkov a bezbarierových prístupov pre rok 2018 – predpoklad **1 673 000 eur**.

Okres Bratislava	Finančná alokácia eur
Bratislava I	280 000
Bratislava II	580 000
Bratislava III	573 000
Bratislava IV	100 000
Bratislava V	140 000

12. Návrh opatrení pre rozvoj pešej dopravy

- Pri riešení investičných zámerov uznanie pešej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy. Je nevyhnutné zmeniť dopravno kapacitné posúdenie investičných zámerov, zohľadňujúce nemotorovú dopravu a zvýhodňujúce človeka pred dynamickou a statickou dopravou

Zodpovedný útvar: Sekcia dopravy. Sekcia územného plánovania

- Vypracovať harmonogram bezbarierových prístupov na základe odporúčaní vyplývajúcich z Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy, ktorý konkrétne miesta identifikuje.

Zodpovedný útvar: Sekcia správy komunikácii životného prostredia a stavebných činností

- Každoročne vyčleniť finančné prostriedky mesta na zlepšovanie pešej infraštruktúry a odstraňovanie bariér mimo rozpočtu do opráv chodníkov.

13. Použitá literatúra

- [1] Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy
- [2] Metodika navrhovanie cyklistických komunikácií na území Bratislavy
- [3] Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, 2015
- [4] Štúdia rozvoja cyklistickej dopravy v MČ Bratislava – Petržalka
- [5] Územný plán hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, r. 2007, v znení zmien a doplnkov
- [6] Cyklistická doprava v Bratislave
- [7] Passport cyklotrás
- [8] Technické podmienky navrhovania cyklistickej infraštruktúry TP 085 (07/2014)
- [9] Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike
- [10] Koncepcia Smart Twins
- [11] STN 736110, /Z1, /Z2 Projektovanie miestnych komunikácií
- [12] Územný plán regiónu – BSK, <http://www.region-bsk.sk/uzemny-plan-regionu-bsk.aspx>
- [13] PHSR HM SR BA,
http://www.bratislava.sk/assets/File.ashx?id_org=700000&id_dokumenty=11025702
- [14] Vyhláška Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- [15] Vyhláška č. 361/2011 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
 - <http://www.cyklodoprava.sk/legislativa/normy-a-rozne-materialy/>
 - Ľahké parkovanie bicyklov;– Cities and Regions for cycling;
 - Cyklistický Berlín; Cyklokoalícia o.z.;
 - <http://www.cyklokoalicia.sk/cyklisticky-berlin;>
 - [http://www.uos.harvard.edu/blackstone/tour/;](http://www.uos.harvard.edu/blackstone/tour/)
 - http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bike_shed_15d06.jpg;
 - Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry
 - <http://www.bikestorage.com.au/blog/bike-sheds>
 - http://highschoolnews-ihs.blogspot.sk/2009_03_01_archive.html;
 - <http://www.cyklo-jizni-morava.cz/vinarsky-okruh-stara-hora---stepni-stezky-stare-vinice-a-charvatske-vesnice>;

Príloha č.1 Návrh zmien pre územný plán v oblasti cyklodopravy

Sieť cyklotrás – mapa cyklistická a pešia doprava -mierka 1:30 000 a 1:10 000

a) Hlavné mestské cyklotrasy

Okruhy

O1

- Kapucínska – Suché Mýto - Nám. SNP – Jesenského – Rybné námestie - Židovská

O2

- Rybné nám. - Židovská - Staromestská - Štefánikova - Šancová - Legionárska - Karadžičova - Dostojevského rad - Šafárikovo nám. - Gondova - Fajnorovo nábr. - Vajanského nábr. - Rybné nám. Pozn: úsek po Šancovej po realizácii Severnej tangenty

O3

- Mudroňova - Stará vinárska - Pažického - Na Slavíne - Mišíkova - Boženy Nemcovej - Hlboká cesta - Hlavná stanica - Dobšinského - Smrečianska - Račianske mýto - Račianska - Kominárska - Trnavské mýto - Trnavská cesta - Miletičova - Košická - Most Apollo - Einsteinova - Most SNP

O4

- Pionierska - Jarošova - Bajkalská - Prístavný most - Dolnozemska cesta - Gettingova - Poloreckého - Haanova - Nám. hraničiarov - Rusovská cesta

O5

- Kutlíkova - Pajštúnska - Bratská - Kopčany - Kapitulské pole - Most Lafranconi - Mlynská dolina - Brnianska - Opavská - Jaskový rad - Tupého - Sliačska - Račianska - Pluhová - Hattalova - Zátisie - Tomášikova - Kaštieľska - Parková - Domové role

O6

- severná časť: Harmincova - Valentína Matru - Rázsochy - Cesta na Klanec
- východná časť: Nobelova - Odborárska - Vajnorská - Magnetová - Chemická - Doležalova - Krasinského - Trnavská cesta - Vrakunská cesta - Astronomická -

východná strana Pošne - Gagarinova (po revitalizácii areálu Istrochemu možnosť vedenia priamo cez areál v predĺžení Magnetovej od Vajnorskej k Račianskej).

- južná časť: Chorvátske rameno - Antolská - Lietavská - Zadné lúky - Kapitúlske pole

O7

- severná časť: Dúbravčická - Podháj - Cesta na Klanec
- východná časť: Pekná cesta - Bojnická - Galvaniho - Astronomická
- južná časť: hrádza - Petržalka Južné mesto - Janíkov dvor

O8

- severná časť: Most slobody - Istrijská - Eisnerova - predĺženie Eisnerovej k ceste I/2
- východná časť: Rača - Východné - Staviteľská - Zlaté piesky - Studená - Pestovateľská - Ivanská cesta - os územia Pharos - napojene na trasu R16
- južná časť: Podunajské Biskupice (R16 - Orenburská a Odeská - Vetvárska - Trojičná nám.) - Lieskovec - 6. most cez Dunaj (D4) - Jarovce - Kittsee

O9

- severná časť: Most slobody - Mlynská - Jána Jonáša - Bratislavská - Tatranská - Kollárova - Na Vlkovkách - Pútnická - smer Marianka
- východná časť: Rača - Rybníčná - Vajnory
- južná časť: petržalská hrádza (EV6) - Irkutská - Vývojová - Cezpoľné oráčiny - Deutsch Jahrndorf

O10

- Sv. Jur. - Šúrsky kanál (JURAVA) - Ivanka (okolo letiska) - Most pri Bratislave - Dunajská Lužná - Kalinkovo - Hamuliakovo - kompa - Čunovo - trojmedzie

Radiály

R11 Dúbravská radiála

- Trasa: Rybné nám. – ľavobrežné nábrežie Dunaja – Most Lafranconi – Botanická – Líščie údolie – Park SNP – Dúbravka – Bory – Volkswagen.

R12 Lamačská radiála

- Trasa: Hurbanovo nám. – Banskobystrická – Nám. slobody – Štefanovičova/Leškova – Hlboká cesta – Prokopa Veľkého – Brnianska – Patrónka – K Železnej studienke – Cesta na Červený most – Zidiny – Segnáre – Pod násypom – Hodonínska – Bratislavská.

R13 Račianska radiála

- Trasa: Hurbanovo nám. – Obchodná – Radlinského – Floriánske nám. – Radlinského – Račianska – Hlinická – Hubeného – Kadnárova – Kubačova – Rustaveliho – Pri vinohradoch.

R14 Vajnorská radiála

- Trasa: Hurbanovo nám. – Obchodná – Radlinského – Floriánske nám. – Blumentálska – Trnavské mýto – Vajnorská – Cesta na Senec – Vajnory.

R16 Ružinovská radiála

- Trasa: Kamenné nám. – Špitálska – Americké nám. – Odborárske nám. – Záhradnícka – Ružinovská – Na piesku – Brezová – Dvojkrižna.

R17 Prievozská radiála

- Trasa: Kamenné nám. – Dunajská – Mlynské nivy – Hraničná – Stachanovská.

R18 Petržalská radiála

- Trasa: Kamenné nám. – Štúrova – Starý most – Jantárová cesta – Janíkov dvor – Petržalka juh – Jarovce – Rusovce.

R19 Kopčianska radiála (Petržalské korzo)

- Trasa: Rybné nám. – Most SNP – Petržalské korzo – Kopčianska.

R20 Priečna os

- Trasa: Hlavná stanica – Nám. Franza Liszta – Štefanovičova – Imricha Karvaša – Floriánske nám. – Májkova – Odborárske nám. – Sasinkova – Poľná – Budovateľská – Autobusová stanica – Chalupkova – Košická.

R21 Hradná

- Trasa: Zámocká – hrad – Búdková – Slávičie údolie – Staré grunty.

R22 Kramárska radiála

- Trasa: Kapucínska – Pilárikova – Kozia – Šulekova – Timravina – Mišíkova – Havlíčkova – Prokopa Veľkého – Lesná – Gorazdova – Ďurgalova – Jahodová – Jakubíkova – Magurská.

R26 Páričkova – Trenčianska

- Trasa: Páričkova – Dulovo nám. – Trenčianska.

R27 Malodunajská radiála

- Trasa: Šafárikovo nám. – Pribinova – Prístavná – ľavobrežná hrádza – Malý Dunaj.

R28 Čunovská

- Trasa: Starý most (pravy breh) - pravobrežná hrádza Dunaja - Čunovo

R29 Wolfsthalska:

- Trasa: Starý most (pravý breh) - Viedenská cesta - pravobrežná hrádza Dunaja - hraničný prechod Berg

R33 Podkarpatská radiála

- Trasa: Tupého – Lipovinová – Muštová – Horská – Vtáčikova – Alstrova – Pri vinohradoch.

R34 Novomestská radiála

- Trasa: Trnavské mýto – Kukučínova.

R35 Trnavská radiála

- Trasa: Trnavské mýto – Trnavská cesta – Rožňavská – Zlaté Piesky.

R36 Biskupická radiála

- Trasa: Prievozska – Gagarinova – Mlynské luhy – Prúdová – Slnčnicová – Hrušovská – Čučoriedková – Podunajská – Gagarinova – Komárovská – Nákovná – Biskupická – Ulica padlých hrdinov – Padlých hrdinov - Vinohradnícka - smer Miloslavov

R47 Dolnohonská radiála

- Trasa: Prístavný most – Slovnaftská – Kazanská.

R48 Starohájska – Dolnozemska

- Trasa: Chorvátske rameno – Námestie hraničiarov – Starohájska – Dolnozemska cesta – Petržalka juh (Slnčnice).

R51 Devínska radiála

- Trasa: Most Lafranconi – Devínska cesta – Devín – Devínska Nová Ves – Devínske jazero.

R52 Patrónka – Dúbravka – Devínska Nová Ves

- Trasa: Patrónka – Dúbravská cesta – Polianky – Húščavova – Beňovského – Alexyho – Dražického/Na Vrátkach – Agátová – Devínska Nová Ves.

R55 Letisková radiála

- Trasa: Trnavská cesta – Ivanská cesta – Letisko.

R57 Rovinská:

- Trasa: Malý Dunaj (napojenie na R27) - komunikácia západne a južne od Slovnaftu - hrádza smerom na Rovinku

R61 Krčace – Lamač

- Trasa: Štadión ŠKP – Zimný štadión – Beňovského – Lamačská cesta – Hodonínska.

R74 Východná radiála

- Trasa: Východné – Račiansky potok. R84 Východné – Vajnory □ Trasa: Východné – Vajnory.

R85 Ivánska radiála

- Trasa: južný a západný breh jazera Zlaté piesky – Cesta na Senec – hranica mesta.

R98 Pravobrežná:

- Trasa: Čunovo (hrádza) - Vojka

2) Cykloturistické mestské cyklotrasy

Medzinárodné cykloturistické trasy

- Dunajská cyklistická cesta Eurovelo 6: hr.pr. Petržalka/Berg – Most SNP – Starý most – Most Apollo – Prístavný most – hr.pr. Čunovo/Rajka
- Dunajská cyklistická cesta EuroVelo6 : Prístavný most – Zimný prístav – Hamuliakovo

- Cesta Železnej opony Eurovelo 13: Devínske Jazero – Devínska Nová Ves – Devín – Most Lafranconi – petržalské korzo – ŽST. Bratislava Petržalka – Kopčianska ulica hr. pr. Jarovce/Kittsee

Hlavné mestské cykloturistické trasy

- Karpatská cesta: Most Lafranconi - Vojenská nemocnica – Železná studienka – U Slivu – Biely kríž □ Štefánikova cyklomagistrála: Most SNP – Koliba – Kamzík – Pekná cesta, Spariská – Biely kríž (národná cyklomagistrála c. 047)
- Malokarpatská vínná cesta: Most SNP – Račianske mýto – Pekná cesta – Rača
- Pri vinohradoch – JURAVA (národná cyklomagistrála c. 048)

Príloha č.2 Mapa hlavných cyklotrás Bratislavy (ÚGD)

SIET' CYKLISTICKEJ DOPRAVY



Príloha č.3 Úseky realizované v roku 2016 a v roku 2017



Príloha č. 4 Úseky plánované na realizáciu pre rok 2018



**Výpis zo záznamu z rokovania
Komisie dopravy a informačných systémov MsZ
zo dňa 16.04.2018**

K bodu 8

Akčný plán rozvoja cyklistickej a pešej dopravy pre rok 2018.

Materiál uviedla RNDr. Želmíra Greifová z oddelenia stratégií a projektov. Po skončení odbornej diskusie Komisia rozhodla o prerušení bodu a jeho pokračovaní v termíne konania nasledujúceho zasadnutia KDIS.

JUDr. Mgr. Jozef Uhler, v.r.
predseda komisie

Za správnosť: Ing. Patrik Kohan
tajomník komisie

V Bratislave 16.04.2018